19 NR

# LOT

50 GR

## I OBRONA PRZECIWLOTNICZO-GAZOWA

## POLSKI

23 września 1934 r.

ROK WYD. XII



ZWYCIĘSKA ZAŁOGA RWD 9
kpt. pil. JERZY BAJAN
i sierż. GUSTAW POKRZYWKA

# ZWYCIĘSTWO!

*W chwili, kiedy na lotnisku warszawskiem w piękną i słoneczną niedzielę dnia 16 września r. b., na maszcie zwycięzców międzynarodowego turnieju lotniczego załopotała flaga biało-czerwona, odkryły się głowy i z ust wielotysięcznych rzesz publiczności popłynął ku niebu hymn państwowy, — wtedy serca polskie przepoiły się uczuciem radości, dumy i ambicji narodowej.*

*Te wzniosłe chwile, które przeżyliśmy na lotnisku wraz z całą Polską oczekującą z niecierpliwością wiadomości o rezultacie ostatniej próby, decydującej o wynikach Challenge'u, — zawdzięczamy lotnictwu polskiemu i jego najlepszym pilotom, konstruktorom i mechanikom.*



Dekoracja zwycięzców Odznaką Honorową L. O. P. P.

*Zwycięstwo kpt. pil. Jerzego Bajana, Płonczyńskiego, plut. Buczyńskiego i innych, — jednem słowem, całej ekipy polskiej, — jest równocześnie zwycięstwem konstruktorów samolotów R. W. D. i P. Z. L. oraz silnika „Skoda", — dalej jeszcze, — zwycięstwem mechanika i robotnika polskiego.*

*W lotnictwie sukcesy pojedyncze są wyrazem wartości całości. Gdyby lotnictwo polskie niemiało wysokiej wartości, niebyłoby zwycięstwa Żwirki i Wigury, Skarzyńskiego, Bajana, Hynka i Burzyńskiego. Dzięki szybkiemu rozwojowi techniki lotniczej, dzisiejsze zawody uniezależniły się już na szczęście od przypadku i ślepego, a niezawsze rozumnego losu. Najlepszy pilot niewygra dziś zawodów jeśli będzie miał zły samolot i naodwrót, najlepszy samolot nieda zwycięstwa, gdy będzie prowadzony przez małowartościowego mechanika. Gdy to weźmiemy pod uwagę, to wówczas zrozumiemy, że w silnej międzynarodowej konkurencji, pod bacznem i bezstronnem okiem sędziów tylko prawdziwe wartości ludzi i sprzętu mogą dać zwycięstwo. Wyrazem tej właśnie wartości było zdobycie pierwszego i drugiego miejsca w tegorocznym Challenge'u.*

*Sukcesy zdobywane przez nasze lotnictwo wojskowe, komunikacyjne i sportowe dają nam jasny pogląd na jego wartość.*

*W żadnym państwie niema ścisłego rozgraniczenia lotnictwa wojskowego od cywilnego. Kpt. Bajan występował w barwach Aeroklubu R. P., jako pilot sportowy, czy przez to przestał być kapitanem lotnictwa wojskowego i doskonałym pilotem myśliwskim? To samo można powiedzieć o większości lotników innych państw biorących udział w zawodach.*

*My LOPP'iarze rozumiemy to doskonale, i wiemy, że popierając lotnictwo polskie, we wszystkich jego przejawach, a więc, jak w tym wypadku, zebraniem jednego miljona złotych na kupno samolotów challenge'owych, dla naszych zawodników, spełniamy należycie swój obowiązek, bo przez to budujemy siły obronne państwa w powietrzu. Lotnictwo jest i będzie najlepszym czynnym środkiem obrony przeciwlotniczej kraju, jeśli zatem odnosi ono sukcesy o znaczeniu międzynarodowem, to dowód jego wysokiej wartości nietylko dla pewnych celów, ale i celów obrony państwa.*

*Ten uzasadniony pewnik i to przeświadczenie, oparte na doświadczeniu mówi nam, że L. O. P. P. dobrze użytkuje grosz publiczny zebrany na cele obrony kraju i jego ludności, przed niebezpieczeństwem grożącem z powietrza.*

*Obecnie Polska święci tryumf swojego lotnictwa, do którego społeczeństwo zrzeszone w L. O. P. P. przyczyniło się wydatnie swą ofiarnością. To samo społeczeństwo przekonało się naocznie, że jego ofiara nieposzła na marne, ale została celowo i mądrze zużytkowana. Ci, którzy korzystali z tych ofiar, w postaci samolotów, godnie się wywiązali przed społeczeństwem z zaufania, jakiem ich darzono, zdobywając dla Polski po raz wtóry pierwsze miejsce w międzynarodowych zawodach lotniczych i uznanie całego świata dla Lotnictwa Polskiego. A to dowodzi o rozwoju, potędze i mocy odrodzonej Ojczyzny.*



Twórcy zwycięstwa (patrz str. 10).

*LOTNICTWU POLSKIEMU CZEŚĆ!*

*L. O. P. P.*

# Z BAJANEM SŁÓW KILKORO...

Łapię kpt. pil. Bajana, to tu, to tam, aby z nim pogawędzić nietylko o „starych Polakach", jak mówią lotnicy, ale i o aktualnych sprawach tyczących naszego Zwycięzcę i L. O. P. P. Wreszcie udaje mi się to w parę dni po zakończeniu Challenge'u. Wdajemy się w miłą pogawędkę koleżeńską, urozmaiconą wspomnieniami z Challenge'u 1932 roku.

Bajan uśmiechnięty, miły, na wszystko się zgadza, byle tylko nieciągnęli go na publiczne występy. Nie przyznaje się do tego, ale zdaje się, że jest trochę zmęczony i chciałby najchętniej gdzieś uciec i schować się na parę tygodni, aby móc spokojnie odpocząć. Czy mu się to udą, — bardzo wątpię. Dziś stał się zanadto znanym, sławnym i popularnym, aby mógł być niepoznanym w największej nawet zapadłej dziurze.

Mówiąc o niedawno ukończonych zawodach, nasz zwycięzca przekonywuje mnie, że „...właściwie niemożna porównać obecnego zwycięstwa, ze zwycięstwem Żwirki. Tam jeszcze pilot coś znaczył, — od jego wartości i umiejętności zależało uzyskanie takiego, czy innego wyniku. Tutaj sprawa przedstawia się trochę odmiennie: człowiek znaczył bardzo mało, a decydujący głos miała maszyna".

— Zgoda, ale przyzna pan kapitan, że przecież i pilot też coś znaczył. Przecież ktoś te próby musiał robić i umieć je dobrze wykonać. Ktoś musiał pokonać przestrzeń liczącą około 10.000 km, musiał wygrać wyścig szybkości maksymalnej. Tego nieda się zbagatelizować, — krótki start i lądowanie, lot o szybkości minimalnej i inne, to niebagatelka. „Patałach" może także polecieć, ale co za to dostanie, jeśli szczęśliwie nierozbije maszyny i siebie. Te próby to ciężkie wyczyny, których pierwszy lepszy pilot nie wykona.

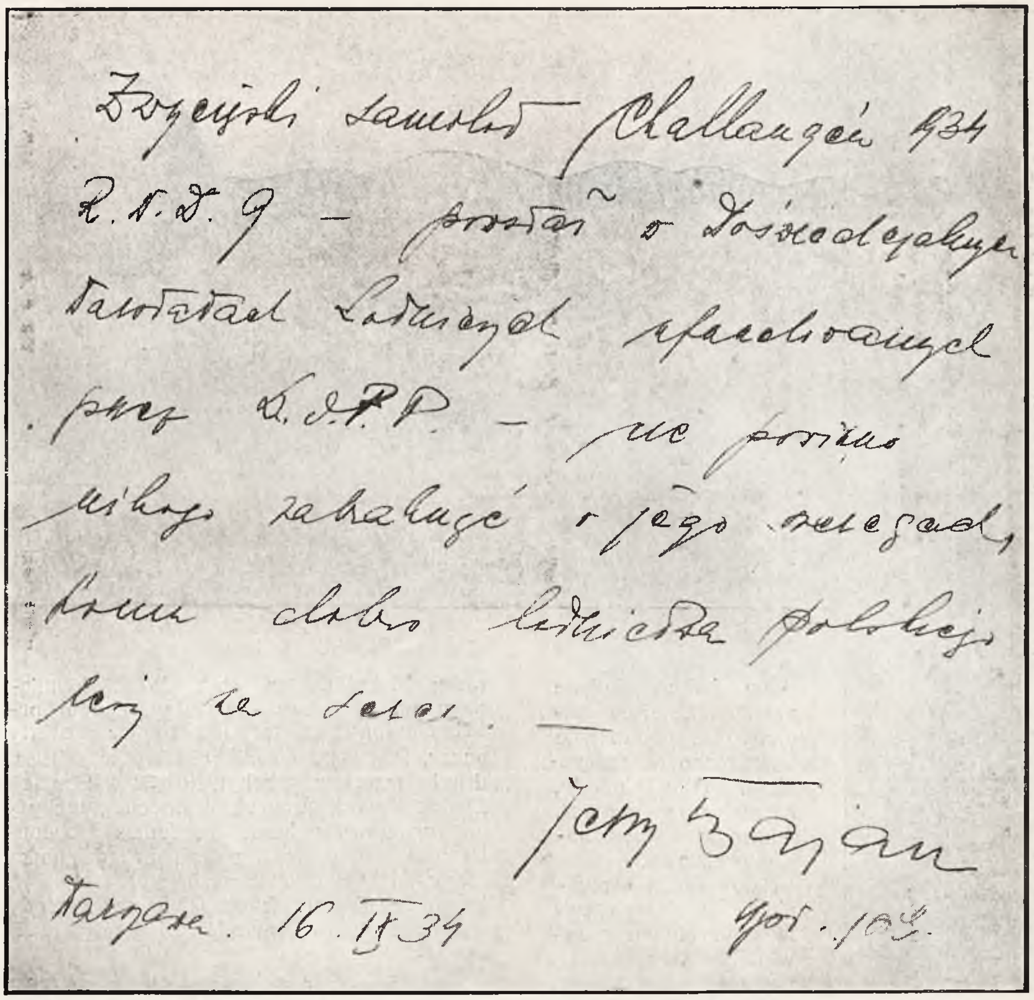
Zamyślił się, na jego inteligentnej twarzy, szczupłej, spokojnej a jednak nerwowej, lecz opanowanej, odbija się skupienie myśli dla zebrania argumentów, mających poprzeć jego wywody.

.....musimy przyjąć, że do zawodów stają piloci wysokiej klasy mało stosunkowo różniący się między sobą. Gdyby wszyscy rozporządzali takim samym sprzętem, to wtedy oprócz szczęścia, na wynik zawodów wpłynęłyby takie, czy inne zdolności i umiejętności pilota. Wtedy zwycięstwo byłoby niewątpliwą zasługą pilota i oceną jego wartości, ale z chwilą, gdy ktoś ma lepszą maszynę, a drugi gorszą, to oczywiście, że zwycięstwo, a zatem i zasługa leżeć będą po stronie lepszego samolotu, — pilot tego gorszego nic tu nie pomoże. A w naszych zawodach ten właśnie czynnik był decydujący, dzięki wysokiej ocenie zalet technicznych, przez co zawody miały raczej charakter konkursu konstruktorów, a nie pilotów..."

— Czy to jednak nie skromność mówi za Pana, że Pan swoje własne zasługi zwala wyłącznie na konstruktorów.

Uśmiechnął się tajemniczo i przerwał dyskusję, niechcąc widocznie mówić dalej o zasługach, poddawanych mu przezemnie z uporem.

— Mówi się trudno, na skromność podobno niema lekarstwa.


Zwycięski samolot Challenge'u 1934
R.W.D. 9 — powstał w Doświadczalnych
Warsztatach Lotniczych sfinansowanych
przez L.O.P.P. — nie powinno
wielu zabraknąć w jego szeregach,
komu dobro lotnictwa polskiego
leży na sercu. —
Jerzy Bajan
Warszawa 16.IX.34 kpt. pil.

— Zaczynam obrabiać sprawy L. O. P. P'owe, a więc: mamy zamiar wydać ozdobny plakat z pańską fotografią, na tle samolotu RWD 9, i Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych, no i oczywiście z Pańskim autografem.

Trochę się skrzywił, ale kiedy mu wyjaśniłem, że dzięki temu wzmożemy naszą propagandę, a przez nią i ofiarność społeczeństwa na cele lotnicze, — zgodził się. Dałem mu więc papier i pióro, aby mi coś napisał. Pomyślał chwilkę, — zaczął pisać. Ciekaw jestem co, więc pochylam się i przez ramię czytam (treść autografu znajduje się powyżej).

— Więc Pan znowu zaczyna od RWD. To maszyna zwyciężyła nie Pan? Nie chce się dać przekonać ani rusz.

Z zainteresowaniem pyta się o ofiarność społeczeństwa z rzeszonego w L. O. P. P. na tegoroczny challenge. Wyjaśniam i podaję cyfry.

— Tak, to rzeczywiście olbrzymia zasługa L. O. P. P., że potrafiła zebrać tyle pieniędzy na zakup samolotów. Jestem starym członkiem L. O. P. P., — mówi do mnie, — dlatego cieszę się serdecznie, że Liga jest tak liczną i potężną organizacją. Cudownie, doskonale, — uśmiech okrasił jego słowa uznania wyrażonego pod adresem Ligi. Niewątpliwie L. O. P. P. robi bardzo dużo dla rozwoju lotnictwa w Polsce. Erwudziaki stale to podkreślają, że dzięki Lidze powstał ich warsztat pracy, w którym Liga zakupuje samoloty dla Aeroklubów, pokrywając koszty ich budowy z budżetu przeznaczonego na lotnictwo.

— Panie Kapitanie tradycyjnym zwyczajem chcemy prosić rzeźbiarkę Olgę Niewską, aby wykonała medal pamiątkowy z Pańską podobizną. Czy Pan ma jakieś specjalne życzenia w tym kierunku?

— Nie, proszę niech panowie robią według swego uznania, — pragnę tylko żeby na medalu był również wizerunek Pokrzywki. Myśmy stanowili załogę zwycięskiej maszyny, — on towarzyszył mi wiernie i pomagał ze wszystkich sił, a zatem i na niego spłynął zaszczyt należenia do zwycięskiej załogi. Pan wie, co to jest załoga i jaki wpływ ma na wynik zawodów jej harmonijna praca. Dlatego chciałbym, aby na medalu pamiątkowym, jaki L. O. P. P. chce wydać, niebrakło i mego towarzysza.

Zaimponował mi swojem życzeniem. W blasku sławy niezapomniał o swoim wiernym towarzyszu. Takim jest Bajan, — oficer, dowódca, przyjaciel i doskonały kolega. Skromny, cichy, nieszukający rozgłosu, a wprost przeciwnie unikający go wszędzie tam, gdzie może. Usuwa się w cień, — interpelowany podkreśla zasługi innych, — o sobie milczy. A przecież on, ten „mały kapitan", jak prasa nazywa, dokonał czynu, który znowu sławą okrył Polskę. Sam zaś zachowuje się tak, jakby go tam wcale niebyło, jakby był nic nieznaczącym widzem zwycięstwa lotnictwa polskiego.

Kończę moją rozmowę z sympatycznym kapitanem. Śpieszy się z wizytą do żony ś. p. Żwirki, aby jej zakomunikować, że godnie bronił puharu zdobytego przez jej męża w Challenge 1932 r.

— Co Pan zamierza potem?

— Wyjechać na urlop, odpocząć, ale adres tak zakonspiruję, że mnie nikt nieznajdzie.

— Wątpię bardzo, czy się to Panu uda. Tam gdzie Pan będzie napewno Panu spokoju nie dadzą. Taki już jest ciężki los zwycięzcy.

**A. W.**






# Gordon-Bennett

Na balony kuliste patrzy dzisiejsze lotnictwo z pobłażliwie życzliwym szacunkiem. Niby młody, a zasłużony generał, salutujący weterana-podporucznika.

Balon budzi wspomnienia o dawno minionych bojach z żywiołem, którym dziś posługuje się każdy, jak sam chce. Nawet niedawno z powijaków wyplątane szybownictwo. Patrząc na balony mimowoli widzimy braci Mongolfier, pierwszych konstruktorów balonowych, Pilatre de Rosier i markiza d'Arlandes, pierwszych ludzi co wznieśli się w powietrze balonem, Andrée lecącego do bieguna, braci Śniadeckich, księdza Osińskiego... Potem przed oczyma stają wojskowe balony na uwięzi, dalej sterowce, a wreszcie Piccard i stratosfera.

I te stare, majestatycznie nadęte balony będą ze sobą rywalizowały w dniu 23-go b. m.

Tak. 23 września po raz pierwszy odbędzie się w Polsce na Warszawskiem lotnisku Mokotowskiem start do 22-ch międzynarodowych zawodów o przechodni puhar Gordon-Bennetta. Jest to już czwarty puhar. Pierwszy został w Belgji w r. 1924, drugi i trzeci w latach 1928 i 32 w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej, ojczyźnie fundatora puharu. P. James Gordon-Bennett, wydawca potężnego dziennika „New-York Herald" przeznaczył w 1906 r. kwotę 50.000 fr. francuskich na nagrody dla uczestników zawodów balonów wolnych.

Za 12.500 fr. fr. zakupiono puhar, za resztę ufundowano 3 równe nagrody pieniężne.

Zdobyć puhar na własność może trzykrotny zwycięzca. Żeby zostać zwycięzcą trzeba zalecieć jaknajdalej od miejsca startu. Czas i wysokość lotu nie bierze się pod uwagę.

Zawody organizuje się rok rocznie, tylko wielka wojna spowodowała w nich sześcioletnią przerwę. W r. 1931 do rozgrywki o puhar nie doszło z powodu zbyt małej ilości zgłoszeń. (Regulamin przewiduje, że zawody odbywają się przy udziale conajmniej 3-ch państw). Odlot odbywa się zawsze z kraju zwycięskiej załogi.

Zawdzięczając zeszłorocznemu triumfowi Hynka i Burzyńskiego w niedzielę załopoczą na masztach lotniska flagi: Belgji, Czechosłowacji, Francji, Italji, Hiszpanji, Niemiec, Stanów Zjedn. Ameryki Północnej i Szwajcarji. Kilkanaście balonów sięgnie po zwycięstwo, trzy wzniosą się w powietrze poza konkursem.

No, dobrze — powie nieuświadomiony czytelnik. Ale to właściwie nie zawody, a loterja. Kogo dalej wiatr zaniesie, ten zwycięży. Gdzie tu wyczyn sportowy? Gdzie rywalizacja?

O nie, przepraszam. O ile w Challenge'u regulamin jest tak pomyślany, że ponad 50% zwycięstwa było zasługą sprzętu, o tyle tu gros powodzenia zależy od zawodników. Jest to rywalizacja ludzi, kierujących balonem. Nie balonów.

Czyż balonem można kierować? — słychać często to pytanie.

Naturalnie, że można, ale (też naturalnie) tylko w pewnych granicach. Pod wiatr, coprawda, na wolnym balonie nikt jeszcze nie poleciał, ale nie zapominajmy, że na różnych wysokościach wiatr ma odmienne kierunki i wcale nie jednakową siłę.

Sztuka pilotowania balonem polega na umiejętnem wzbiciu się na odpowiednią wysokość i przebywaniu jak najdłużej w najpożyteczniejszym prądzie powietrza, który popycha balon. Wznoszenie się, jak wiadomo, jest skutkiem wyrzucania balastu (piasku). By opuścić się niżej, pilot wypuszcza z balonu gaz przez tak zwaną klapę. Kto umiejętniej i oszczędniej potrafi manipulować gazem i balastem — musi zwyciężyć.

Chyba udział w żadnych zawodach nie wymaga tak dokładnej znajomości meteorologji, jak tu. To też już od szeregu dni aeronauci studjują mapy synoptyczne z kraju i zagranicy.

Meteorolodzy przypuszczają, iż w dniu 23-go b. m. wiatr będzie zachodni i popędzi balony gdzieś w kierunku Rosji.

Przewidywana siła wiatru — około 5 — 7 metrów na sekundę, inaczej — około dwudziestu paru kilometrów na godzinę, to znaczy, że czołowe balony, o ile utrzymają się w powietrzu przez 40—50 godzin, mogą lądować gdzieś koło Moskwy. Zresztą trudno dziś coś powiedzieć, gdyż w sporcie balonowym bywają różne niespodzianki. Dosłownie „gdzie wiatr zaniesie"...

A teraz parę popularnych wiadomości o sprzęcie.

Balony, jak już niejednokrotnie pisaliśmy na łamach „Lotu", są kuliste o pojemności przeważnie 2.200 m³. Napełnione będą wodorem. Dla tych, co nie widzieli zbliska balonu opiszę go. Zdaleka wygląda to tak: duża kula, a pod nią wisi mały koszyk. Kulista powłoka uszyta z trapezoi-






**Załoga „Kościuszki".**

Zeszłoroczny zdobywca puharu kpt. Franciszek Hynek i por. Władysław Pomaski.

dalnych kawałków podwójnego przegumowanego materjału. Wyobraźmy sobie skórkę od pomarańczy, pociętą jak globus południkami i równikami, będziemy mieli powłokę balonu. Obciągnięto tę powłokę siecią, podobną do tej, w której dzieci noszą piłki do zabawy. Do sieci linkami umocowany jest kosz sześcienny z wikliny. Każdy bok ma około metra długości. Kosz wysłany jest płótnem. W tej gondoli siedzi załoga, mieści się żywność, mapy i przyrządy pokładowe. Ostatnich jest zresztą nie wiele. Ważne z nich są busola i wysokościomierz. Ewentualnie sekstans. (Przyrząd do określania długości i szerokości geograficznej podług słońca). U dołu balon jest zakończony rękawem, t. zw. apendyksem, przez który napełniają go gazem. Otworem apendyksu również, na miejsce wypuszczonego gazu, wchodzi powietrze i równoważy ciśnienie. Przez apendyks do kosza zwisają dwie linki. Jedna biała, od klapy, umieszczonej u góry balonu, druga, czerwona od t. zw. rozrywacza.

„Rozrywacz" to pas materji, pokrywający szereg otworów lub szczelinę w powłoce balonu.

Ten pas materjału przy lądowaniu zostaje oderwany, by szybko wypuścić niepotrzebny już gaz. Po ukończeniu lotu całą powłokę balonu składa się do kosza, przykrywając kawałkiem brezentu. W ten sposób łatwo można go przewieźć. Zawodnicy przed startem otrzymują dokumenty z wizami wszystkich państw, do których balon mógłby zalecieć. Dla orjentacji podajemy, iż najdłuższa trasa lotu balonu kulistego podczas zawodów o puhar Gordon-Bennetta wynosiła 2.191 km i wiodła do Stuttgartu (Niemcy) do Rybnoje koło Moskwy (Rosja).

W roku ubiegłym Hynek i Burzyński przelecieli na „Kościuszce" 1.361 km.

Polskie balony „Kościuszko", „Polonia" i „Warszawa" zostały wykonane w Wojskowych Zakładach Balonowych w Jabłonnie. Prócz nich polskiej fabrykacji są, jak już pisaliśmy, balony „Zürich" i „Toruń".

Wśród pilotów biorących udział w locie widzimy wielu starych, wytrawnych aeronautów. Przoduje wśród nich por. armji belgijskiej E. Demuyter, czterokrotny zdobywca puharu (rok 1920, 1922, 1923 i 1924).

Ogólnie panuje przekonanie, że sport balonowy jest zupełnie bezpieczny. Tymczasem tak nie jest. W roku 1928 po starcie z Berlina 4 balony wyłowiono z morza Północnego, w r. 1910 wyciągano załogę jednego z balonów z Missisipi, w r. 1923 3 balony spaliły się od piorunów, w r. 1925 3 balony lądowały na pokładach statków na Atlantyku, z czego 1 spalił się przy lądowaniu od iskier z komina statku. Wypadków zranienia załóg przy lądowaniu i odysei pilotów lądujących zdala od osiedli ludzkich opisywać nie będę. Za to wszystkim radzę przeczytać książkę kpt. Burzyńskiego „Kościuszko nad Ameryką".

Na zakończenie jeszcze raz podam ostateczną listę zawodników, choć była już w numerze poprzednim, a następnie program szczegółowy zawodów.

Dla zawodników przewidziane są następujące nagrody:

**Regulaminowe:** 1 nagroda 10.000 zł., 2—7.000 zł., 3 — 4.000 zł., 4 — 2.500 zł., 5 — 1.500 zł., 6 — 1.200 zł., 7 — 1.000 zł., 8 — 800 zł.

**Poza regulaminowe:** Pana Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, Pana Pierwszego Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego, Pana Ministra Spraw Zagranicznych, Pana Ministra Komunikacji, Pana Prezydenta m. st. Warszawy, Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej, Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej oraz wiele innych.

Listę zawodników podajemy w kolejności wylosowanych przez nich numerów startu.

### LISTA ZAWODNIKÓW:

1. **„Warszawa"** (Polska) piloci: Zb. Burzyński i J. Zakrzewski; 2. **„Stadt Essen"** (Niemcy) — H. Kaulen i H. Pröbsting; 3. **„Bratislava"** (Czechosłowacja) — J. Jenisek, G. Peter i dr. P. Fabry; 4. **„Belgica"** (Belgja) — E. Demuyter i L. Coeckelbergh; 5. **„Dux"** (Włochy) — Caputo i A. Pirazzoli; 6. **„U. S. Navy"** (U. S. A.) — Ch. Kendall i H. Orville; 7. **„Zürich"** (Szwajcarja) — W. Gerber i Dr. E. Tilgenkamp; 8. **„L'Aigle"** (Francja) — Ch. Dollfus i Cormier; 9. *„14 April" (Hiszpanja) — A. Galiana i B. Guillen;* 10. **„Wilhelm von Opel"** (Niemcy) — W. Zimmer i E. Deku; 11. **„Kościuszko"** (Polska) — F. Hynek i W. Pomaski; 12. **„Bruxelles"** (Belgja) — Pl. Quersin i M. van Schelle; 13. **„Buffalo Express"** (U. S. A.) — G. Hineman i M. F. Vanik; 14. **„Basel"** (Szwajcarja) — A. Van Baerle i J. Dietschi; 15. **„Toruń"** (Francja) — G. Ravaine i R. Deguy; 16. **„Polonja"** (Polska)—A. Janusz i I. Wawszczak; 17. **„Deutschland"** (Niemcy) — K. Goetze i dr. Burhard; 18. **„Lorraine"** (Francja) — A. Boitard i Ch. Dupont.

Kolejność może się przesunąć, gdyż balon hiszpański został zgłoszony po regulaminowym czasie, to też musi nastąpić zgoda wszystkich zainteresowanych aeroklubów, by go dopuścić do zawodów. Dotąd jeszcze nie wiadomo, czy który z klubów nie zgłosi sprzeciwu. W tym wypadku hiszpanie musieliby lecieć po za konkursem.

Jeden balon szwajcarski i jeden amerykański (których imiona i załogi podaliśmy w Nr. 18-tym) wycofały się.

### PROGRAM.

**Dnia 23.IX 1934 r. godz. 6. Początek napełniania balonów na lotnisku Mokotowskiem.**

Wszystkie balony są rozłożone na właściwych miejscach i dołączone do przewodów gazowych. Napełnianie wszystkich balonów trwać będzie do godz. 13-ej.




**Załoga „Polonji".**
**Kpt. A. Janusz i por. I. Wawszczak.**

Balony będą utrzymywane na swoich miejscach przez obsługę wojskową.

**Godz. 16. Start balonów wolnych do zawodów.**

Balony będą puszczane co 6 minut według kolejności. Losowanie odbędzie się dnia 23.IX w godzinach południowych.

Poza konkursem startują 2 balony polskie „Syrena" i „Legjonowo", które zabiorą ze sobą pocztę balonową i balon francuski o pojemności 600 m³, pilotowany przez p. Suire dla wskazania kierunku wiatru.

**j. b.**




**Załoga „Warszawy".**

Kpt. Zbigniew Burzyński, towarzysz Hynka w r. 1933 i por. Jan Zakrzewski.



# ZAKOŃCZENIE CHALLENGE'U

Któż zaprzeczy, że udawadnianie niewątpliwej prawdy, ośmieszyć może naiwnego autora? — Ponieważ jednak powszechnem zjawiskiem są ludzie wierzący więcej w paradoksy, niż w aksjomaty, przeto i obrońcy oczywistości są niezbędni. Muszę się wpisać w ich szeregi pragnąc przekonać, że zwycięstwo Bajana na RWD 9 z polskim silnikiem Skoda nie było przypadkiem, lecz wynikiem ścisłej kalkulacji. Określiłbym je tak: właściwy silnik we właściwym płatowcu, a odpowiednia załoga na odpowiednim samolocie.

Jakie to dało rezultaty, wie dziś każde dziecko. Słusznie więc nazwiska Bajana i Płonczyńskiego podają sobie ludzie niezależnie od płci i wieku z ust do ust. Niemniej słusznem wydaje się, że RWD jest nadal najpopularniejszą lotniczą kombinacją z trzech liter, a cyfra 9 — najszczęśliwszym typem.

Temu, że społeczeństwo zaczyna niezłomnie wierzyć we własne silniki, jak we własne siły, również trzeba przyklasnąć z radosnem westchnieniem: „nareszcie!".

---

Z bólem serca musiałem nie zauważyć skrzywienia ust grafika, kiedy go prosiłem o umieszczenie tabeli ostatecznych wyników Challenge'u w fotomontażu.

Trudno. Mnie również jest czasem przykro, gdy rysunkiem muszę zająć miejsce przeznaczone na druk, twierdzę jednak, iż w wypadku Challenge'owym przestudjowanie cyfr może sprawić większą przyjemność, niż obraz i słowo razem wzięte.

Przyjrzyjmy się więc „cenzurkom" najnowszych samolotów turystycznych.

Samolotów RWD 9 z polskimi silnikami Skoda stanęło do zawodów, jak widzimy, cztery. Jeden (pilot Karpiński) odpadł, lecz pomimo wycofania z konkursu, przeleciał nad całą trasą. RWD polskie z czeskimi silnikami również spisały się nienajgorzej.

O PZL. trudno dziś powiedzieć coś konkretnego. Było ich pięć, każda wyposażona w silnik Menesco nieeuropejskiego pochodzenia. Grzeszczyk, Włodarkiewicz, Balcer i Giedgowd mieli przymusowe lądowania, właśnie na skutek defektu silnika.

Dudziński, bądź co bądź, przybył na jedenastem miejscu w ogólnej klasyfikacji, pomimo niskiej punktacji maszyny (siedzenia pasażerów za pilotem dawały mniej punktów, niż obok).

O Klemmach powiedzieć możemy jeszcze mniej, niż o PZL., zato Fieselery zdały egzamin, jeżeli nie na celująco to na b. dobrze.

Messerschmidt'y, jak widać z tabeli, bardzo groźne przy szybkości maksymalnej w locie okrężnym nie pokazały nic nadzwyczajnego.

Skala rozpiętości szybkości włoskiej Bredy okazała się niewielka, tak, że nawet punktowane nie były szybkości minimalna i maksymalna. Z dwuch Pallavicini (P. S. 1) startował do lotu okrężnego jeden i przybył jako Nr. 18-ty.

**Zespół Czechów** (e k i p a j a k o c a ł o ś ć) bezsprzecznie wysunął się na czoło, ze swymi dwoma Aero i jednym budowanym u nas RWD 9 (silniki Walter Bora).

Trzy załogi ukończyły wszystkie próby i zdobyły miejsca: czwarte, ósme i czternaste.

**Ekipa Polska.** Z dwunastu załóg po świetnym zbiorze punktów prób technicznych, szybkości minimalnej i skoków na bramkę, sześć nie ukończyło turnieju.

Powód: różnego rodzaju niepowodzenia w locie okrężnym. Dwa samoloty, mimo wszystko, przebyły trasę lotu okrężnego poza konkursem.

Z czterech pozostałych, co ugrzęzły na trasie, Puss Moth naszego sportowego gościa Macphersona uszkodził sobie podwozie już w drodze powrotnej pod Lwowem.

**Z Niemieckich** trzynastu zawodników ostatecznie zostało ośmiu sklasyfikowanych. Po próbie lądowania odpadł jeden Messerschmidt, 4 Klemm'ów w dniu zakończenia zawodów nie widzieliśmy. Ich świetni piloci mieli dziwnego pecha. Coprawda niemiecki pech uprzywilejował tylko jednostki i był niewinnym cherubinkiem w porównaniu z italskim.

**Włochom** nie wiodło się zdecydowanie. Vincenzi łamie podwozie przy bramce, Colombo i Tessore wycofują się z lotu okrężnego, de Angeli choruje, wreszcie ostatnia Breda, Sanzina siada podczas końcowej próby szybkości maksymalnej.

Jeżeli chodzi o osoby pilotów to wpatrzywszy się w wyniki widzimy, jak zasłużenie Bajan zdobył pierwsze miejsce.

We wszystkich konkurencjach, gdzie talent i doświadczenie pilota odgrywają dużą rolę zdobył większą ilość punktów od zawodników lecących na podobnych maszynach. Potem niosąc, jak sam mówi, przez 10.000 km odpowiedzialność za całość zdobytych punktów, udowodnił, że słusznie był faworytem całego społeczeństwa.

Płonczyński w ostatniej rozgrywce z Seidemannem, od którego „był lepszy" o 8 punktów wyprzedził swego rywala jeszcze o 12.

**16-go na lotnisku Mokotowskiem.**



Seidemann w grupie Fieselerów był tem, czem Bajan wśród pilotów RWD.

Gdyby siedzieli na jednakowych samolotach doszłoby do rozgrywki między nimi dwoma.

---

W żadnym z poprzednich numerów nie podawaliśmy nic o towarzyszach pilotów.

Tu chciałbym się zrehabilitować i podać przynajmniej nazwiska tych, co dzielnie sekundując w walce sportowej przyczynili się do zajęcia czołowych miejsc.

Część z nich to inżynierowie i mechanicy, część nawigatorzy. Większość pełniła te obie wspomniane funkcje.

O pomocy w pilotażu w chwilach, gdy pilot czuł się zmęczony mógłby niejeden też coś niecoś powiedzieć.

Że Bajan leciał ze świetnym mechanikiem sierżantem Pokrzywką, a Płonczyński z Zientkiem z P. L. L. „Lot" wiemy wszyscy. Dalej idą w kolejności zdobytych punktów: 3) Dempewolf, 4) Krizanecky, 5) Trebs, 6) Komraus, 7) Rogalski, 8) Bina, 9) Ellenrieder, 10) Ziese, 11) Kołodziej, 12) Kelple, 13) Illg, 14) Bartos, 15) Lorenc, 16) Wilzer, 17) Kmieć, 18) Sabatin i 19) Sepa.

Zostawię teraz czytelników z tabelką, z której mogą sobie wyczytać sami jeszcze wiele interesujących rzeczy i postaram się pisać przebieg ostatnich dwuch dni zawodów.

Uprzednio jednak muszę zrobić czytelnikom przyjemność.

Wiem, że w dzisiejszych zmaterjalizowanych czasach najmilszem zajęciem ludzi nie posiadających własnych funduszy jest myślowe zaglądanie do cudzej kieszeni: a co on z tego ma? To co" oznacza jakąś liczbę ze znakiem jednostki monetarnej. Sprawziwszy czy dane cyfrowe zgadzają się z regulaminem podaję to, co pisze „Express Poranny" z dnia 18 b. m.:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 nagroda | — | 100.000 | franków franc. |
| 2 „ | — | 44.000 | „ „ |
| 3 „ | — | 21.500 | „ „ |
| 4 „ | — | 10.500 | „ „ |

oraz 15 nagród po 6.165 franków. Ogółem 269.975 franków.

Nagrody te w zasadzie otrzymują odnośne Aerokluby, ale w praktyce zazwyczaj większa ich część zostaje przyznawana zawodnikom.

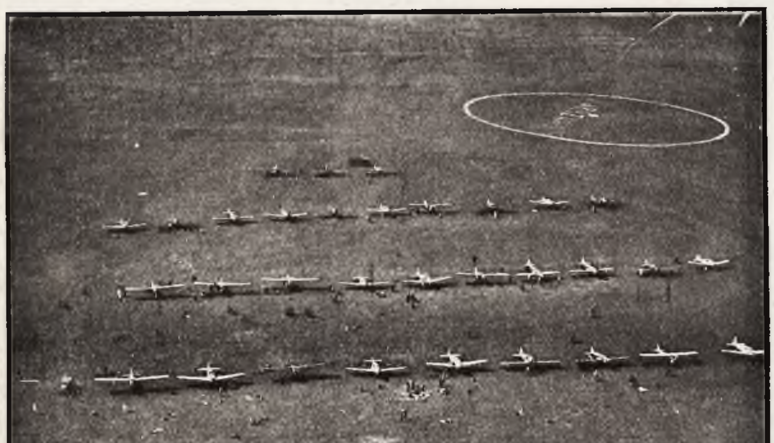
A więc z kwoty 100.000 franków Bajan i Pokrzywka otrzymają po 30.000 franków (około 10.000 złotych).

Z kwoty 44.000 franków Płonczyński i Zientek otrzymają po 6.000 franków (około 2.000 zł.).

Trzecia nagroda — 21.500 franków — przypada Aeroklubowi Niemiec, który napewno podzieli się nią z Seidemannem. Podobnie czwartą nagrodę podzielą się Aeroklub Czechosłowacji i kpt. Ambruz.

Prócz powyższych istnieje szereg pozaregulaminowych nagród. I tak Marszałek Piłsudski zaofiarował dla zwycięzcy bronzową statuetkę księcia Józefa Poniatowskiego. Otrzyma ją oczywiście Bajan. Pan Prezydent Rzeczypospolitej zaofiarował rzeźbę „Ikar" dla zwycięskiego Aeroklubu. Minister spraw zagranicznych, p. Beck, ofiarował srebrne pudło do papierosów z wyrytą

**Fotografował z samolotu p. Mayzenhelter.**





**Gratulacje Pana Prezydenta.**

na niem trasą Turnieju dla najlepszego pilota zagranicznego. Ten dar otrzyma Seidemann. Minister komunikacji, p. Butkiewicz, ofiarował grupę bronzową „Świst i Poświst", jako nagrodę zespołową dla Aeroklubu za najlepszy wynik końcowy zespołu narodowego. Prezydent m. Warszawy, p. Starzyński, ofiaruje bronzowy odlew „Kolumny Zygmunta" pilotowi, który osiągnął najlepszy wynik w próbie szybkości maksymalnej. Nagrodę tę otrzyma Osterkamp, führer ekipy niemieckiej. Nagród podobnych jest 17. Tak pisze „Express".

Od własnej redakcji dodać muszę: **Zarząd Główny L. O. P. P. ufundował nagrodę pieniężną w wysokości 1.500 zł. dla zwycięskiego pilota i 1.000 zł. dla jego towarzysza.**

---

Gdy Warszawa opustoszała po odlocie Challenge'ystów cała Polska niecierpliwiąc się oczekiwała na przedostatnie wyniki. Smarowano cyframi programy, zestawiano tabelki, wysnuwano wnioski.

Każdą wiadomość z trasy o krajowych załogach notowano drżącą ręką, niby stopnie abiturjenta jedynaka, każdą wiadomość o sukcesach zawodników zagranicznych odczuwano przyśpieszonem tętnem, jak biuletyn o zdrowiu bogatego wujaszka.

Nareszcie przylatują. Czternastego po południu, tłum wali na lotnisko. Leci dwubarwny dolnopłat, to P. Z. L. kpt. Giedgowda.

Wyniesiono pilota z samolotu. Potem kolejno ściskano i majono każdego nadlatującego.

Chwilami zapominano, że kolejność przylotu nie stanowi tu jeszcze o ilości punktów, bo przecie nie wszyscy równocześnie startowali.

Liczy się czas w powietrzu.

Już się martwiono, iż Bajan przyleciał trzeci od końca i dopiero o godz. 16 m. 48. Współczuto tym, co nie przylecieli

Włodarkiewicz już pożeraczem kilometrów ochrzczony, Grzeszczyk polskiego szybownictwa ojciec, Macpherson, dzielny Angielczyk w barwach Rzeczypospolitej i inni — utknęli w drodze.

15-go odpoczynek. Ściągają pozakonkursowe niedobitki. Warszawa czyta gazety i słucha radja.

Za nią prowincja: miasta, miasteczka, wsie.

Wiele osób szepce... „Bajan", ale pocichu, żeby nie urzec.

16-go, w myśl programu: niedziela, słońce, tłumy i grzeczna, ale stanowcza policja.

Wreszcie szybkość maksymalna. Raz jeszcze przez megafon ogłoszono regulamin. Wyjaśniono, jak się odbędzie ostatni punkt konkursu: „zawodnicy startują w kolejności zdobytych dotąd punktów. Odstęp proporcjonalny do dotychczasowych wyników. Ponieważ za każdy kilometr szybkości ponad 210 km na godzinę zdobywa się nowy punkt, czasy startów rozplanowano tak, by zawodnicy przybyli do mety w kolejności ostatecznego, rzeczywistego zwycięstwa.

Z trasy nadchodziły wiadomości:

...Nad Nowosolną odległość Płonczyński — Seidemann zwiększyła się...

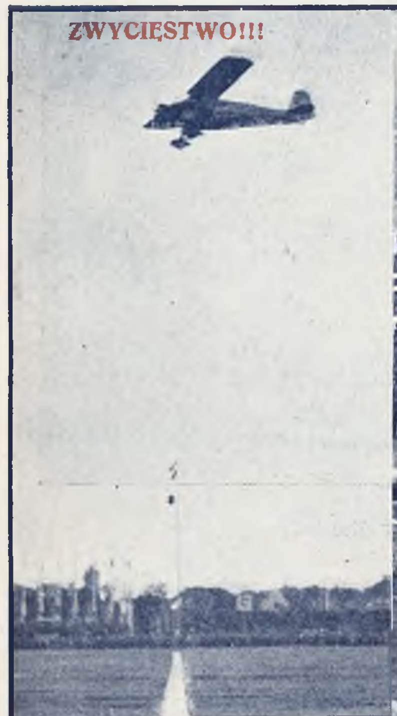
Osterkamp prześcignął już 2 poprzedników...

PZL Giedgowda przymusowe lądowanie...

Wreszcie: ...Nad Głowaczowem RWD Nr. 71 przeszła przed innemi...

Publiczność faluje. Skauci rozdają biało-żółte chorągiewki L. O. P. P. Handlarze kwiatów proszą Boga, by Challenge był codzień. Nad hangarem na niebie wykwita maleńki, czarny punkt nadkreślony linijką skrzydeł. Górnopłat — RWD — B A J A N !

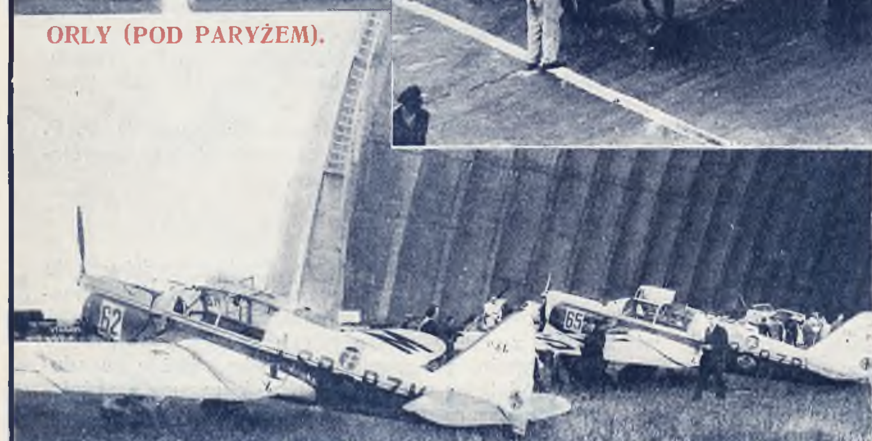
7.13



ZWYCIĘSTWO!!!



LOTNISKO W TEMPELHOFIE (POD BERLINEM).



ORLY (POD PARYŻEM).



RADOSNE POWITANIE ZDOBYWCY I-ej NAGRODY.



KPT. BAJAN W OTOCZENIU EKIPY CZECHOSŁOWACKIEJ.



W DNIU ZAKOŃCZENIA CHALLENGE'U — CÓRKI PANA MARSZAŁKA — FOT. WOJTUŚ WOJTYGA

## WYNIKI CHALLENGE'U

| LOTNIK | MASZYNA | SILNIK | START I LĄDOW. | SZYBKOŚĆ MINIM. | SZYBK. MAKS. | ZUŻYCIE PALIWA | PUNKT. MASZYN. | LOT OKRĘŻNY | PO PRÓBACH TECHNICZ. | PUNKT. KOŃC. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| BAJAN | RWD-9 | SKODA | 345 | 83 | 41 | 79 | 487 | 861 | 994 | 1896 | P-1 |
| KARPIŃSKI | 〃 | 〃 | 343 | 62 | | 62 | 〃 | | 954 | 9-IX-WYCOFANY | |
| PŁONCZYŃSKI | 〃 | 〃 | 332 | 73 | 45 | 61 | 487 | 868 | 953 | 1866 | P-2 |
| BUCZYŃSKI | 〃 | 〃 | 297 | 60 | 44 | 76 | 〃 | 836 | 920 | 1800 | P-7 |
| FLORJANOWICZ | 〃 | WALTER-BORA | 311 | 64 | | 57 | 〃 | | 919 | 10-IX-WYCOFANY | |
| ANDERLE | 〃 | 〃 | 293 | 79 | 27 | 56 | 〃 | 855 | 915 | 1797 | CS-8 |
| SKRZYPIŃSKI | 〃 | 〃 | 278 | 61 | 33 | 57 | 〃 | 826 | 883 | 1742 | P-15 |
| GRZESZCZYK | PZL-26 | MENASCO | 341 | 51 | | 78 | 437 | | 907 | 10-IX-WYCOFANY | |
| WŁODARKIEWICZ | 〃 | 〃 | 339 | 58 | | 57 | 436 | | 890 | 14-IX-WYCOFANY | |
| BALCER | 〃 | 〃 | 331 | 56 | | 75 | 437 | | 899 | 14-IX-WYCOFANY | |
| DUDZIŃSKI | 〃 | 〃 | 309 | 56 | 31 | 73 | 〃 | 880 | 875 | 1786 | P-11 |
| GIEDGOWD | 〃 | 〃 | 274 | 57 | | 71 | 〃 | 〃 | 839 | 1719 | P-17 |
| HUBRICH | FIESELER | ARGUS | 344 | 66 | 29 | 52 | 474 | 763 | 936 | 1728 | N-16 |
| SEIDEMANN | 〃 | 〃 | 340 | 61 | 33 | 55 | 483 | 874 | 939 | 1846 | N-3 |
| HIRTH | 〃 | HIRTH | 339 | 64 | 27 | 32 | 480 | 819 | 915 | 1761 | N-13 |
| PASEWALDT | 〃 | 〃 | 311 | 50 | 29 | 45 | 479 | 880 | 885 | 1794 | N-9 |
| BAYER | 〃 | 〃 | 305 | 58 | 26 | 55 | 484 | 854 | 902 | 1782 | N-12 |
| FRANCKE | MESSERSCHM. | ARGUS | 275 | 33 | 77 | 95 | 496 | 816 | 899 | 1792 | N-10 |
| JUNCK | 〃 | HIRTH | 253 | 47 | 73 | 90 | 505 | 838 | 895 | 1806 | N-6 |
| OSTERKAMP | 〃 | 〃 | 240 | 23 | 81 | 86 | 〃 | 875 | 854 | 1810 | N-5 |
| BRINDLINGER | 〃 | 〃 | | 49 | | | 〃 | | | 3-IX-WYCOFANY | |
| STEIN | KLEMM | 〃 | 315 | 69 | | 48 | 459 | | 891 | 7-IX-WYCOFANY | |
| EBERHARDT | 〃 | 〃 | 255 | 66 | | 46 | 445 | | 812 | 8-IX 〃 〃 | |
| KRUEGER | 〃 | ARGUS | 271 | 36 | | 58 | 450 | | 815 | 10-IX 〃 〃 | |
| MORZIK | 〃 | 〃 | 261 | 68 | | 53 | 458 | | 840 | 8-IX 〃 〃 | |
| AMBRUZ | AERO | WALT.-BOR. | 297 | 76 | 54 | 27 | 488 | 880 | 915 | 1822 | CS-4 |
| ŽAČEK | 〃 | 〃 | 283 | 65 | 〃 | 14 | 〃 | 845 | 890 | 1749 | CS-14 |
| MACPHERSON | PUSS-MOTH | GIPSY | 294 | 40 | | 49 | 417 | | 800 | 14-IX-WYCOFANY | |
| FRANÇOIS | PS-1 | FIAT | 210 | 39 | 13 | 63 | 489 | 747 | 801 | 1561 | W-18 |
| VINCENZI | 〃 | 〃 | | 23 | | | 〃 | | | 3-IX-WYCOFANY | |
| COLOMBO | BREDA-42 | 〃 | 287 | 0 | | 60 | 375 | | 722 | 7-IX- 〃 〃 | |
| DE ANGELI | 〃 | 〃 | 207 | 0 | | 67 | 397 | | 671 | 9-IX- 〃 〃 | |
| TESSORE | BREDA-39 | COLOMBO | 256 | 0 | | 64 | 377 | | 697 | 12-IX-WYCOFANY | |
| SANZIN | 〃 | 〃 | 111 | 0 | | 72 | 376 | 723 | 559 | 1282 | W-19 |



SEIDEMANN I DEMPEWOLF.



BAYER.





PŁONCZYŃSKI I ZIENTEK (2 MIEJSCE).



PŁK. KWIECIŃSKI DAJE SYGNAŁ DO STARTU.



GIEDGOWD PO LOCIE OKRĘŻNYM 1-szy LADOWAŁ W WARSZAWIE.

# KRONIKA L. O. P. P.




Na pamiątkę pierwszego polskiego przelotu przez Atlantyk Północny został wybity i doręczony braciom Adamowiczom medal pamiątkowy, wykonany podług projektu znanej rzeźbiarki Olgi Niewskiej.

Dnia 17 b. m. Prezes Rady Głównej i Kapituły Odznaki Honorowej L. O. P. P. b. min. inż. Alfons Kühn w obecności Prezesa Zarządu Głównego L. O. P. P. gen. dyw. inż. Leona Berbeckiego udekorował odznaką honorową L. O. P. P. bohaterskich triumfatorów Challenge'u 1934 r. kpt. pil. Jerzego Bajana, Stanisława Płończyńskiego, sierżanta Gustawa Pokrzywkę i Stanisława Zientka.

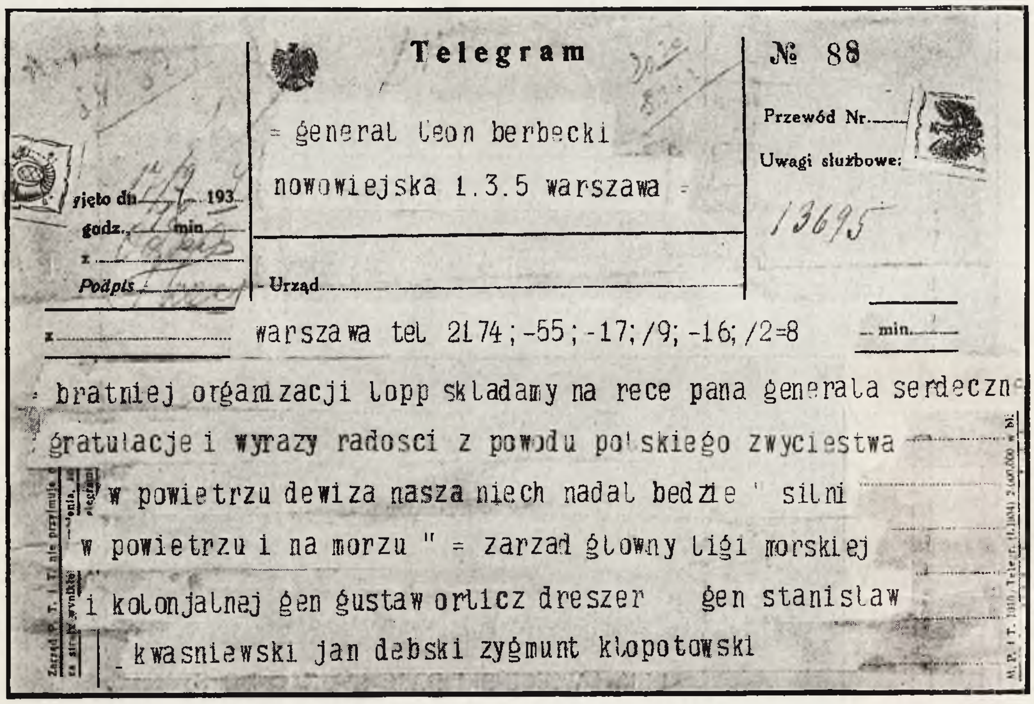
Pozatem byli obecni nasi doskonali konstruktorzy zwycięskich samolotów RWD—9 pp. inżynierowie Rogalski, Wędrychowski i Drzewiecki. Nadto wzięli udział w uroczystości pp. sekretarz Rady Głównej ppłk. inż. R. Orzechowski, wiceprezes Zarządu Gł. L. O. P. P. ppłk. pil. A. Domes, członek Rady Głównej sędzia F. Falkiewicz, członek Zarz. Gł. poseł J. Rudowski, sekretarz generalny Aeroklubu R. P. ppłk. B. Kwieciński, wiceprezes poznańskiego Okręgu Wojewódzkiego L. O. P. P. naczelnik Szczepanowski, Szef Biura Zarz. Gł. L. O. P. P. H. Matzke i inni.

Prezes Zarządu Głównego L. O. P. P. gen. dyw. Leon Berbecki złożył w imieniu L. O. P. P. serdeczne gratulacje zwycięskim lotnikom i konstruktorom, życząc im dalszej owocnej pracy i nowych zwycięstw.

W imieniu lotników i konstruktorów odpowiedział inż. Jerzy Wędrychowski, zaznaczając, że zarówno w Challenge'u 1932 r., jak i w obecnym zwycięstwo jest zasługą L. O. P. P.

Pierwszy toast wzniósł prezes Zarz. Gł. L. O. P. P. gen. dyw. inż. Leon Berbecki na cześć Marszałka Józefa Piłsudskiego. Prezes Rady Głównej L. O. P. P. były minister A. Kühn wzniósł toast na cześć tych zawodników, którzy dzięki prześladującemu ich pechowi nie zdołali ukończyć turnieju.

Na zakończenie kpt. Bajan wzniósł toast na cześć Prezesa Zarządu Głównego L. O. P. P. gen. dyw. inż. Leona Berbeckiego.


Telegram № 88

Przewód Nr.
Uwagi służbowe:
13695

= general leon berbecki
nowowiejska 1.3.5 warszawa =

warszawa tel 2174;-55;-17;/9;-16;/2=8

bratniej organizacji lopp skladamy na rece pana generala serdeczn gratulacje i wyrazy radosci z powodu polskiego zwyciestwa w powietrzu dewiza nasza niech nadal bedzie " silni w powietrzu i na morzu " = zarzad glowny ligi morskiej i kolonjalnej gen gustaw orlicz dreszer gen stanislaw kwasniewski jan debski zygmunt klopotowski

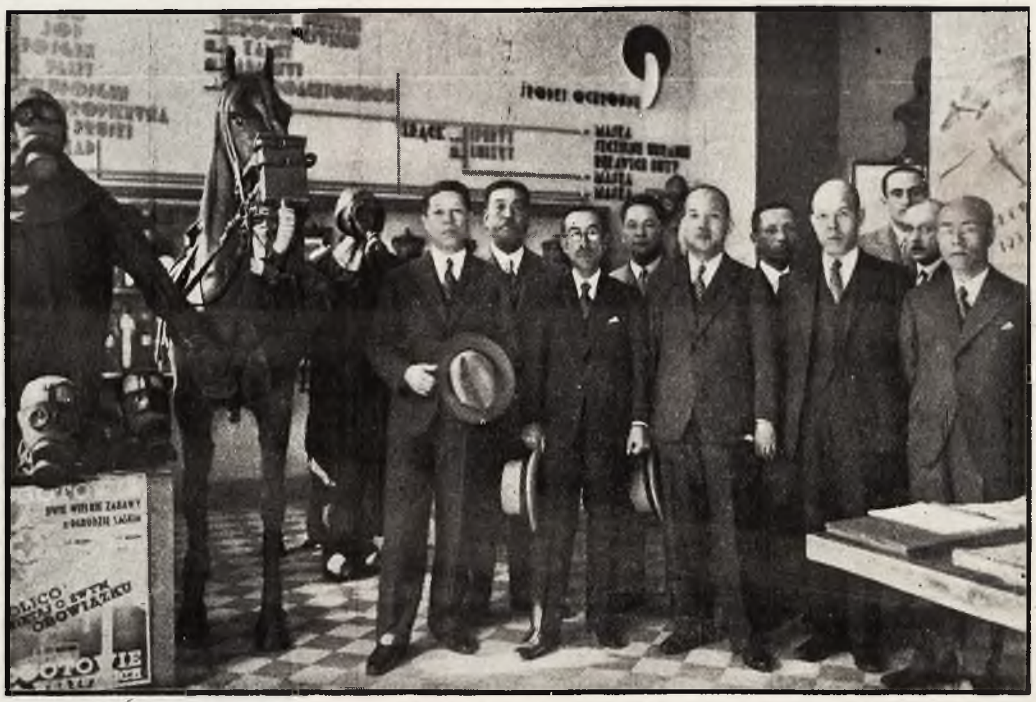
Z okazji zwycięstwa kapitana J. Bajana w Challenge'u w roku 1934, otrzymał Prezes Zarządu Gł. LOPP. gen. dyw. inż. Leon Berbecki depeszę z gratulacjami od Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

## WIZYTA GENERAŁA HARUTY W OSRODKU PROPAGANDY L. O. P. P.

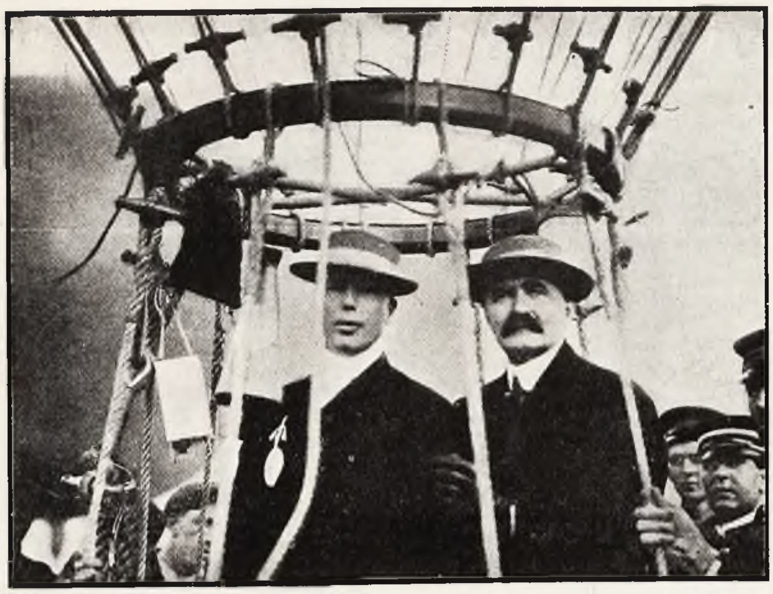
Przed paru dniami Generał japoński Haruta, bawiący przejazdem w Warszawie, odwiedził w towarzystwie grupy wyższych oficerów japońskich Ośrodek Propagandy L. O. P. P. przy ul. Świętokrzyskiej 12 Generał Haruta z wielkiem zainteresowaniem obejrzał eksponaty Ośrodka, słuchając objaśnień instruktorów.

Na zakończenie Gen. Haruta zdradził zamiar zorganizowania w Japonji podobnej placówki.

Jak widzimy wojskowe sfery Japońskie z wielkiem uznaniem odnoszą się do organizacji L. O. P. P. i starają się jaknajdokładniej z nią zapoznać.



# ZE ŚWIATA



Ze względu na odbywające się zawody „Gordon-Bennett" podajemy starą fotografię, balonu „Ameryka" z dnia 21.X 1907 r. z drugich zawodów o puhar.

Sowiecki samolot olbrzym „Maksim Gorkij" odbywa cały szereg prób, np. w dniu 29 sierpnia osiągnął wysokość 4.500 m, co stanowi światowy rekord dla samolotów tego wymiaru.



Wiley Post, znany lotnik amerykański, był bardzo niezadowolony ze swego poprzedniego ubioru i kazał wykonać nowy podług swoich wskazówek.

Na swoim samolocie ma zamiar w krótkim czasie odbyć lot nad Chicago, na wysokości powyżej 12.000 metrów, i osiągnąć szybkość około 800 km/godz.



Dnia 1 września wystartował z lotniska Tuszyno pod Moskwą, do Koktebel (pod Sewastopolem na Krymie), pociąg powietrzny w składzie: samolot holowniczy „R. 5", pięcioosobowego szybowca typu „GN—4", konstrukcji Groszewa i dwuch szybowców jednoosobowych konstrukcji p. Grabowskiego.

Profesor Artur Compton, który otrzymał swego czasu nagrodę Nobla, przeprowadza obecnie szereg doświadczeń z wypuszczaniem do stratosfery balonów-sond i wyposażonych w automatyczne radjowe stacje nadawcze, które komunikują uczonemu, znajdującemu się na ziemi dane co do ciśnienia, temperatury i promieni kosmicznych jeden z jego ostatnich balonów osiągnął wysokość 28.000 metrów.

Pułkownik Roscoe Turner (Stany Zjedn.) przebył ostatnio odległość pomiędzy Nowym Yorkiem i Los Angelos, wynoszącą 4.050 km w 10 godz. 2 min. i 50 sek., co stanowi 403 km na godz., licząc w tem czas na międzylądowania, poprzedni rekord należał do p. Turnera i był dłuższy o 4 minuty.

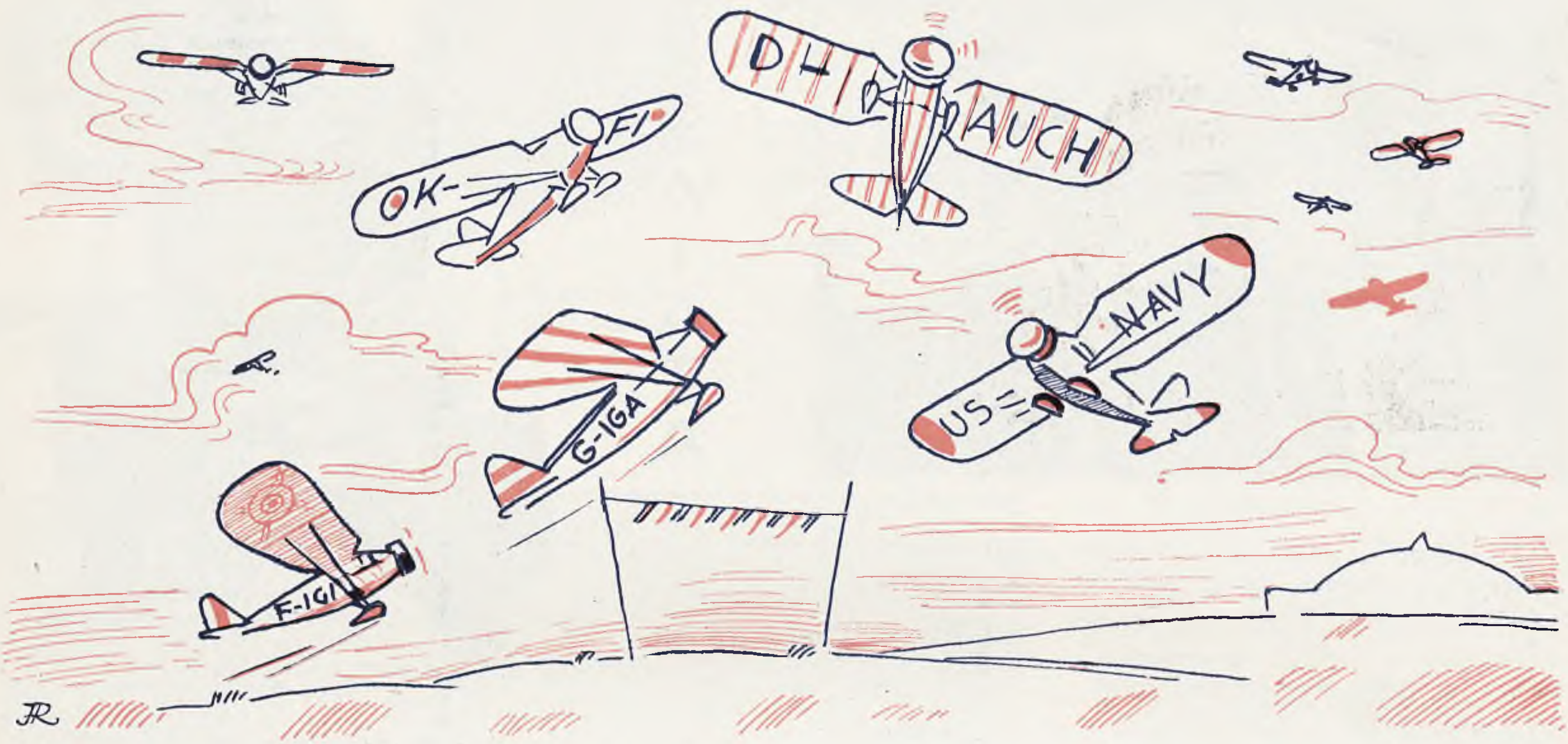
Samoloty, które brały w swoim czasie udział na zawodach o „Puhar Królewski", znalazły nowe zastosowania, a mianowicie służą do przewożenia rannych. (Anglja).



Lotnik sowiecki Jedunokinow, który pełni służbę instruktora skakania ze spadochronem ustanowił nowy rekord skoku ze spadochronem. Wyskoczył on z samolotu znajdującego się na wysokości 8.100 metrów przeleciał nie otwierając spadochronu prawie 7.900 metr. i dopiero na odległość 200 metrów od ziemi. Spadochron otworzył się zupełnie normalnie i nie wykazał najmniejszego uszkodzenia.



# Z TEKI HUMORYSTY




Konstruktorom Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych na Okęciu, tak śni się podobno Challenge roku 1936-go.



RADOŚĆ ZWYCIĘSTWA CHALLENGE 1934.



PENCZAK I MINOGA.

— Panie Penczak! A znasz pan przysłowie o tem, jak wszyscy zawodnicy po Turnieju poszli do Adrji?
— No?
— Najpierw na RWD, a potem na WD (wódę). *(Tadzio — Tadzio).*




Z ZOOLOGJI CHALLENGE'OWEJ



NA ZAWODY O PUHAR GORDON-BENNETT'A



MANJA WIELKOŚCI.

Mały Jaś: „I ja, tak samo, jak Bajan, wszedłem do loży Pana Prezydenta, tylko trochę wcześniej od Niego..."

*W. B.*

# PAŹDZIERNIK 1934

Zebrał G. D. W.

**4** 1930 — Katastrofa sterowca angielskiego „R101".

**5** 1905 — Bracia Wright przelatują na swym samolocie 39 km w kole zamkniętym.
1918 — ginie śmiercią lotniczą w walce powietrznej pionier francuskiego lotnictwa por. Garros.

**6** 1924 — powstaje Komitet Powiatowy L. O. P. P. w Dubnie.

**8** 1923 — powstaje Pomorski Komitet Wojewódzki L. O. P. P. w Toruniu.
1914 — kpt. Lloyd Smith z pasażerem przelatuje z Nowego Yorku do San Francisko (4.300 km w dwa dni).

**9** 1932 — Otwarcie Lotniska w Dębicy, ufundowanego przez L. O. P. P.
1890 — Francuskie Ministerstwo Wojny rozpoczęło próby z zastosowaniem „latawców" w wojsku.

**11** 1933 — Sow. lotnik Jewsiejew wyskoczył ze spadochronem z 7.200 m, odkrywając spadochron na wysokości 150 m nad ziemią.

**13** 1929 — Poświęcenie Szkoły Mechaników L. O. P. P. we we Lwowie.
1929 — Poświęcenie kamienia węgielnego pod budowę Cywilnej Szkoły Obrony Przeciwgazowej powstającej staraniem L. O. P. P.

**14** 1927 — Francuzi Costes i Le Brix przelecieli Atlantyk z Senegalu do Natalu.

**15** 1783 — start balonu Pilâtre de Rosier i Girond de Villette.
1918 — na Kubaniu (Rosja) sformował się „Polski Oddział Awiacyjny" wchodzący w skład Dywizji gen. Żeligowskiego.

**16** 1922 — Rozporządzeniem Rady Ministrów Rzplitej powstał Komitet Lotnictwa Sportowego.
1933 — Lot 30 polskich myśliwców z Warszawy do Bukaresztu pod dowództwem gen.-pil. L. Rayskiego.

**18** 1929 — Niemiecki samolot-olbrzym „DO-X" odbył lot ze 100 pasażerami.

**19** 1783 — Mongolfier dokonuje pierwszego lotu balonem nad Paryżem.
1927 — W Warszawie organizuje się „Aeroklub Warszawski".
1929 — por.-pil. Fr. Żwirko ustanowił międzynarodowy rekord wysokości na „RWD-2" dla samolotów tej kategorji (4.004 m).
1933 — Pierwsze w Polsce ćwiczenia biernej obrony miasta przed napadem lotniczo-gazowym w Wilnie zorganizowane przez L. O. P. P.

**20** Z okazji 100-lecia m Melbourne Aeroklub Wielkiej Brytanji organizuje zawody na trasie Londyn-Melbourne (Australja) — 18,655 klm, nagrody = 15,000 funtów szt. Zgłoszeni: Kingsford Smith, Post, Mollison.

**21** 1926 — zakończenie Rajdu Bałtyckiego gen.-pil. L. Rayskiego, płk.-pil. J. Kossowskiego, kpt.-pil. K. Kuziana, por. A. Cichockiego.
1933 — Rozpoczęta regularna komunikacja lotnicza na szlaku Berlin — Moskwa.

**22** 1915 — duży zespół francuskich samolotów bombarduje i niszczy niemieckie lotnisko w Cunel (koło Mosy).

**24** 1932 — powrót mjr.-pil. St. Karpińskiego z wyprawy na płatowcu „R. XIII Lublin" do Bułgarji, Turcji, Iraku, Persji i Afganistanu.

**25** 1932 — P. Marszałkowa Piłsudska z córkami odbyła lot nad Warszawą na płatowcu P. L. L. „Lot".
1926 — powstało Koło Szkolne L. O. P. P. przy gimnazjum im. Komenjusza w Lesznie.
1933 — w Belgji ustanowiono rekord lotu helikoptera 9 min. 58 sek. (inż. Florin).

**27** 1928 — Zarząd Główny L. O. P. P. uchwala Budowę Cywilnej Szkoły Pilotów w Radomiu.
1931 — Wystawiony na XIII Salonie Lotniczym w Paryżu płatowiec „P. VI" konstrukcji inż. Puławskiego budzi powszechne zainteresowanie.

**30** 1908 — Pierwszy podróżny lot na samolocie—odbył Farman z Chalons do Reims (27 km).

**31** 1918 — W. P. obejmuje w swe posiadanie lotnisko Rakowieckie w Krakowie od władz austrjackich.

**Pro memorja:** Należy zwiedzić ośrodek propagandowy L. O. P. P. przy ul. Ś-to-Krzyskiej w Warszawie.

## Czy Członkom L. O. P. P. wolno grać na loterji?

Tak. Ale pod warunkiem, że los Loterji Państwowej nabędą w Kolekturze uruchomionej przez L. O. P P. Święto-Krzyska 12, lub Nowy Świat 25 (pasaż Italji) i Praga—Targowa 71. Konto P. K. O. № 23.623.

**Komitet Ścisły Kół Kobiecych L. O. P. P.**

**Z powodu zamknięcia szkół, przez okres letni, nie drukowaliśmy stron poświęconych młodzieży. Po zakończeniu Chalienge'u i Zawodów o puhar Gordon Bennetta, powrócimy do umieszczania działów „Dla Młodzieży" i „Modelarstwa".**



## Rozkład lotów

**ważny od 1 września do 31 października 1934 r.**

**Czas lokalny.**

**Samoloty kursują codziennie (również w niedzielę)**

| | | | |
|---|---|---|---|
| o. 9.10 | **Warszawa** | p. 16.40 | |
| p. 10.45 | **Poznań** | o. 15.10 | |
| o. 11.00 | **Poznań** | p. 14.50 | |
| p. 12.15 | **Berlin** | o. 13.35 | |
| o. 14.30 | **Warszawa** | p. 10.30 | |
| p. 16.30 | **Gdańsk (Danzig), Gdynia** | o. 8.30 | |
| o. 13.45 | **Warszawa** | p. 10.20 | |
| p. 15.35 | **Katowice** | o. 8.30 | |
| o 8.45 | **Warszawa** | p. 14.20 | |
| p. 10.30 | **Kraków** | o. 12.35 | |
| o. 11.00** | **Kraków** | p. 12 05* | |
| p. 12.55** | **Brno** | o. 10 10* | |
| o. 13.10** | **Brno** | p 9.55* | |
| p. 14.05** | **Wien** | o. 9.00* | |
| o. 8 00 | **Warszawa** | p. 14.50 | |
| p. 10.20 | **Lwów** | o. 12 30 | |
| o. 10.45* | **Lwów** | p. 12.05** | |
| p. 13.20* | **Cernauti** | o. 11.30** | |
| o. 13.40* | **Cernauti** | p. 11 10** | |
| p. 16.50* | **Bucuresti** | o. 8.00** | |
| o. 7.40** | **Bukareszt** | p. 16.55* | |
| p. 9.50** | **Sofja** | o. 14.45* | |
| o. 10.15** | **Sofja** | p. 14.20* | |
| p. 12.05** | **Thessaloniki** | o. 12.30* | |
| | Tylko do dnia 16.X | do 30.IX | od 1.X |
| o. 7.00* | **Warszawa** | p. 17.15** | p. 16.15** |
| p. 9.40* | **Wilno** | o. 14.35** | o. 13.35** |
| o. 10.05* | **Wilno** | p. 14.10** | p. 13.10** |
| p. 13.35* | **Ryga** | o. 12.40** | o. 11.40** |
| o. 14.05* | **Ryga** | p 12.10** | p. 11.10** |
| p. 15.55* | **Tallinn** | o. 10.20** | o. 9.20** |

**Objaśnienie znaków:**

O — odlot — départ. P — przylot — arrivée.

* — samoloty kursują w poniedziałki, środy i piątki — service: lundi, mercredi, vendredi.

** — samoloty kursują we wtorki, czwartki i soboty — service: mardi, jeudi, samedi.

**Jesienny rozkład lotów**

Z dniem 1 września wchodzi w życie na polskich linjach lotniczych jesienny rozkład lotów, w myśl którego samoloty kursować będą:

**Codziennie** (także w niedzielę) na linjach: Warszawa—Poznań—Berlin; Warszawa—Gdynia—Gdańsk; Warszawa — Katowice; Warszawa — Kraków i Warszawa — Lwów.

**3 razy w tygodniu na linjach:** Kraków — Brno — Wiedeń; Lwów — Czerniowce — Bukareszt; Bukareszt — Sofja — Saloniki i Warszawa — Wilno — Ryga — Tallin.

Ceny biletów samolotowych nie uległy zmianie i odpowiadają mniejwięcej cenom biletów kolejowych II kl. poc. pośp., przyczem w wielu wypadkach są nawet od nich niższe.

Rozkład jesienny polskich linji lotniczych opracowany został w ścisłem porozumieniu z zagranicznemi przedsiębiorstwami komunikacji lotniczej, dzięki czemu samoloty polskie mają bezpośrednie połączenie lotnicze:

W Berlinie: z Kopenhagą, Malmö, Göteborgiem, Oslo, Hamburgiem, Lipskiem, Norymbergą, Monachjum, Frankfurtem na Menem, Kolonją, Essen, Dusseldorfem, Amsterdamem, Brukselą, Paryżem i Londynem; W Bukareszcie ze Stambułem; W Salonikach z Atenami; W Tallinie z Helsinkami, Stockholmem i Leningradem; W Wiedniu z Budapesztem.

Samoloty Tow. „AIR FRANCE" kursować będą w okresie jesiennym — tak, jak dotychczas trzy razy w tygodniu na linji Warszawa—Praga—Norymberga—Strasburg—Paryż.




Redakcja rękopisów nie zwraca.

Redaktor przyjmuje od godz. 10 — 12 we wtorki, czwartki i soboty.

Sekretarz redakcji przyjmuje od godz. 10 — 12 w poniedziałki, środy i piątki.

Warunki prenumeraty w kraju: **rocznie** 10 zł., **półrocznie** 5 zł., **kwartalnie** 2 zł. 50 gr.

**Zagranicą rocznie:** 9 fr. szw., **półrocznie** 4½ fr. szw. — **Konto czekowe P. K. O. Nr. 7.860.**

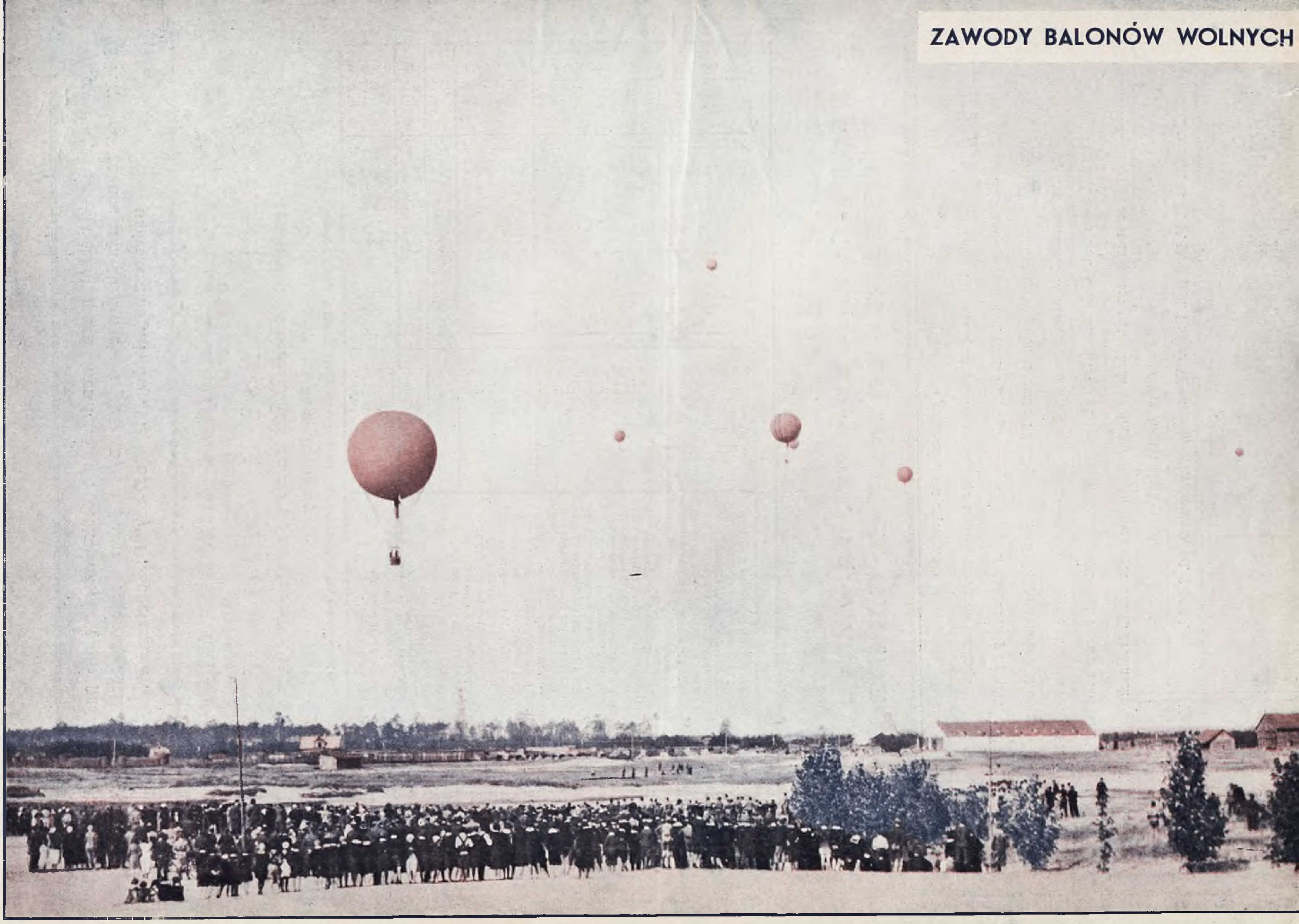
**Ceny ogłoszeń:** Okł. Cała strona 1.000 zł. ½ str. 500 zł., ¼ str. 300 zł. Barwa o 30% drożej.

**Komitet Redakcyjny:** Przewodniczący: mjr. pil. A. Wojtyga. Członkowie: płk. inż. K. Moniuszko, mjr. pil. F. Haberek.

**Redaktor:** Juljusz Baykowski.

**Wydawca: Zarz. Gł. L. O. P. P. Red. i adm.: Warszawa, Wierzbowa 9, tel. 2-66-88. Konto P. K. O. 7.860.**

*Drukarnia Mazowiecka, Warszawa, Szpitalna 1. Telefon 649-04.*



ZAWODY BALONÓW WOLNYCH